

# 船舶事故調査報告書

平成25年1月31日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成24年7月14日（土） 11時15分ごろ
発生場所	琵琶湖東部 滋賀県長浜市竹生島山頂から真方位124° 8.9km付近 （概位 北緯35° 22.7′ 東経136° 13.5′）
事故調査の経過	平成24年8月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 水上オートバイ <sup>アールエックスティ</sup> R X T - X <sup>エックス</sup> 260R、0.2トン 240-63402 岐阜、個人所有 3.10m (Lr) × 1.15m × 0.49m、FRP ガソリン機関、178kW、平成23年8月23日 B 水上オートバイ <sup>アールエックスティ</sup> R X T、0.2トン 240-59515 岐阜、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、144kW、平成18年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 26歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年10月31日 免許証交付日 平成23年10月31日 （平成28年10月30日まで有効） 同乗者A 男性 29歳 B 船長B 男性 23歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年10月31日 免許証交付日 平成23年10月31日 （平成28年10月30日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（同乗者A） B なし
損傷	A なし B なし
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者A1人を乗せ、また、B

	<p>船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、南浜漁港南方沖1 km付近において、約6 mの船間距離でB船を前にした縦列となり、西方に向けて速力40 km/hで遊走していた。B船は、船首方約500 m付近を南進した船尾外輪型大型遊覧船（以下「本件遊覧船」という。）の高さ約1.5 mの航走波を直角に横切って停船し、B船に続いてA船が航走波を横切ってジャンプして着水した際、B船がA船の前路にいた。</p> <p>船長Aは、B船との衝突を回避するために左転したところ、同乗者Aが左旋回中に右後方へ振り落とされ、停船中のB船左舷船尾部に当たった。</p> <p>同乗者Aは、右足大腿骨粉碎骨折を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>水象：水上 平穏、航走波の波高 約1.5 m</p>
その他の事項	<p>船長A及び船長Bは、航走波を横切ろうとした際、航走波が高いことに気付き、途中でアクセルを絞ったが、船体が完全に空中へ飛び出した。</p> <p>船長Bは、航走波が予想以上に高かったため、後続のA船を心配して着水場所付近で停船し、注意喚起を行った直後、A船がジャンプして来た。</p> <p>同乗者Aは、A船の後部座席後方のグリップハンドルにつかまり、上体が起きて後傾した状態で乗船していた。</p> <p>乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A あり、B あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、南浜漁港南方沖を遊走中、船長Aが、本件遊覧船の航走波を速力約40 km/hで直角に横切ってA船がジャンプして着水した際、A船の着水場所付近に先に航走波を横切ったB船が停船していたことから、A船がB船との衝突を避けようとして左転したところ、同乗者Aが、右舷後方に振り落とされ、B船左舷船尾部に当たって負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、南浜漁港南方沖を遊走中、船長Aが、本件遊覧船の航走波を速力40 km/hで直角に横切ってA船がジャンプして着水した際、A船の着水場所付近に先に航走波を横切ったB船が停船していたため、A船がB船との衝突を避けようとして左転したところ、同乗者Aが、右舷後方に振り落とされ、B船左舷船尾部に当たって負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・水上オートバイは、通常の船舶と異なり、変速、変針、停船を繰り返しながら遊走する船舶であることから、船長は、その特殊性を認識し、四囲の他船の状況を踏まえて他船の前路で停船する等の操船を行わないこと。</li><li>・大型船舶通過直後の航走波は、波高が高く、高速で進入すると危険なため、回避するか、十分に減速して通過すること。</li><li>・水上オートバイでジャンプする場合は、他船との距離を十分に確保すること。</li><li>・水上オートバイにおいては、同乗者は、操縦者の腰にしっかりと手を回し、膝で水上オートバイのシート又は操縦者の尻を挟むようにして乗船すること。</li></ul> |
|--|---|